Deutscher Bundestag **Drucksache 17/860**

17. Wahlperiode 01. 03. 2010

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cornelia Behm, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/703 –

Lärmschutz beim Ausbau der Bundesautobahn 10 im Bereich der Gemeinden Michendorf und Schwielowsee

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesautobahn 10 zwischen den Autobahndreiecken Nuthetal und Potsdam ist einer der am meisten befahrenen Autobahnabschnitte Deutschlands. Er soll von derzeit sechs auf durchgehend acht Fahrbahnen ausgebaut werden. Im Bereich der Abfahrt Michendorf und der Raststätte Michendorf sollen durch den Bau von Parallelfahrbahnen sogar zwölf Fahrbahnen entstehen. Schätzungen zufolge wird das Verkehrsaufkommen von derzeit 88 000 Fahrzeugen auf bis zu 126 000 Fahrzeuge pro Tag steigen. Das Bauvorhaben befindet sich aktuell im Planfeststellungsverfahren. Es wurde ohne vorherige Beteiligung der Kommunen und Einwohner eingeleitet. Die Planungen stoßen bei den Anwohnern auf starke Kritik, weil eine zunehmende Verlärmung zu erwarten ist und die bisher vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht für ausreichend erachtet werden.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP hat sich die Bundesregierung für eine reduzierte Lärmbelastung beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ausgesprochen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die Beteiligung von Kommunen und Bürgern beim Ausbau der A10 zwischen den Dreiecken Nuthetal und Potsdam auf das reine Planfeststellungsverfahren beschränkt bleiben soll?

Das Planfeststellungsverfahren ist das gesetzlich vorgesehene Verfahren, in dem alle Beteiligten die Möglichkeit haben, ihre Belange geltend zu machen. Diese werden im Erörterungstermin mit allen Betroffenen diskutiert. Ziel ist es, eine Planung zu verwirklichen, die möglichst alle Belange angemessen berücksichtigt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 26. Februar 2010 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Bundesregierung hält das vielfach bewährte Instrument der Planfeststellung zur Erreichung dieser Zwecke für ausreichend.

Im Rahmen der Erweiterungsplanung der Bundesautobahn 10 zwischen den Autobahndreiecken Nuthetal und Potsdam wurden darüber hinaus die betroffenen Gemeinden und Bürger durch den Vorhabensträger, die Deutschen Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES), in Bürgerinformationsveranstaltungen und durch Gespräche vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens informiert und beteiligt.

2. Wie bewertet die Bundesregierung grundsätzlich den Einsatz von offenporigen Asphalttypen (Flüsterasphalt) für den Ausbau von Autobahnen in besiedelten Gebieten?

Die Bundesregierung setzt offenporigen Asphalt auf neuen und ausgebauten Autobahnen im Rahmen der schalltechnischen Erfordernisse in Kombination mit anderen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ein.

Der Einsatz einer offenporigen Asphaltdeckschicht, der am stärksten Lärm reduzierenden Deckschicht, ist aus Unterhaltungs- und Kostengründen nur in besonderen Fällen vorzusehen.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Anspruch auf Vollschutz vor Überschreitung der Lärmgrenzwerte nach der 16. BImSchV beim Ausbau der A10 allein durch den Bau von Lärmschutzwänden untersucht wurde und andere Lärmminderungsmaßnahmen, wie der Einbau von offenporigem Asphalt, nicht in die Variantenuntersuchung zum Lärmschutz bei diesem Ausbau des Bundesverkehrsweges eingeflossen sind?

Nach § 41 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes besteht ein Anspruch auf vollständig durch aktive Maßnahmen abgedeckten Lärmschutz (sogenannten Vollschutz) nur soweit, wie die Kosten der Schutzmaßnahme nicht außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

Im vorliegenden Fall ist nicht allein der Bau von Lärmschutzwänden untersucht worden: Die vorgesehene Lärmschutzmaßnahmen-Kombination mit einer lärmmindernden Waschbetondecke und relativ hohen Lärmschutzwänden führt zu vergleichbaren Ergebnissen, wie eine Variante mit einer Fahrbahndecke aus offenporigem Asphalt und entsprechend niedrigeren Lärmschutzwänden.

4. Gab es vor der Einleitung der Planfeststellung für den Ausbau der A10 Abstimmungen zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hinsichtlich des Lärmschutzes?

   Wenn ja, welche Ergebnisse hatten diese Abstimmungen?

5. Welche Rolle spielte bei den Abstimmungen zwischen Landes- und Bundesverkehrsministerium der Einbau von Flüsterasphalt, und welche Position zum Einbau dieses Asphaltes hat dabei das Bundesverkehrsministerium vertreten?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den technischen Vorentwurf der Auftragsverwaltung des Landes Brandenburg zur achtstreifigen Erweiterung der Bundesautobahn 10 zwischen den Autobahndrei-

ecken Potsdam und Nuthetal auf Rechtmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit geprüft und ihm den Gesehenvermerk erteilt.

Dieser Entwurf erfüllt die gesetzlichen Anforderungen der Lärmvorsorge ohne Verwendung offenporigen Asphalts. Daher sind solche Maßnahmen zu Lasten des Bundes nicht vorgesehen.

Einer weitergehenden Abstimmung zur Verwendung von offenporigem Asphalt bedurfte es demzufolge nicht.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Wie wird beim Ausbau der A10 die EU-Umgebungslärmrichtlinie umgesetzt, und in welcher Form liegen die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionspläne für den Ausbaubereich vor?

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie ist Grundlage für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung von Kommunen an bestehenden Hauptverkehrsstraßen. Bei Neubau- und Erweiterungsvorhaben gilt die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) mit ihren strengen Immissionsgrenzwerten. Soweit bei einer Lärmaktionsplanung an bestehenden Bundesfernstraßen eine Lärmsanierung vorgesehen wird, kann diese nur auf der Grundlage der weniger strengen Sanierungswerte durchgeführt werden.

Im Übrigen gibt die EU-Umgebungslärmrichtlinie selbst keine Lärmgrenzwerte vor.

7. Warum ist der Ausbau der A10 im genannten Abschnitt auf durchgehend acht Fahrspuren so dringend, dass keine Vorbeteiligung von Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern möglich war, obwohl die prognostizierte Verkehrsbelastung von bis zu 126 000 Kfz pro Tag erst im Jahre 2025 erreicht werden soll?

Der achtstreifige Ausbau der Bundesautobahn 10 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordinglichen Bedarf“ eingestuft und Teil der zum größten Teil bereits realisierten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die für den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Ländern von besonderer Bedeutung sind.

Die Dringlichkeit des Vorhabens ergibt sich nicht erst bei Erreichen der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung. Bei der automatischen Straßenverkehrszählung wurde bereits 2008[1] auf der Bundesautobahn 10 zwischen den Anschlussstellen Ferch und Michendorf – trotz nicht auszuschließender Verkehrsverdrängung infolge der damaligen Bauarbeiten am Autobahndreieck Nuthetal – ein durchschnittlicher Tagesverkehr von rd. 86 500 Kfz/Tag gemessen, davon rd. 16 900 Kfz/Tag (19,6 Prozent) Schwerverkehr. Montags bis freitags lagen die Durchschnittswerte noch darüber. In einer Fahrtrichtung wurden täglich bis zu rd. 67 000 Kfz bzw. 16 400 Kfz Schwerverkehr registriert.

Für die angrenzenden Siedlungsgebiete hat eine schnelle Realisierung der Maßnahme sogar den Vorteil, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen durch den achtstreifigen Ausbau Anspruch auf Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge entsteht, die deutlich günstiger als die Grenzwerte für Lärmsanierung sind, die bis dahin angesetzt werden dürfen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

[1] Jahresauswertungen für das Jahr 2009 liegen noch nicht vor.

8. Welche Möglichkeit sieht die Bundesregierung, zur Wahrung eines rechtssicheren Verfahrens, das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der A10 zu beenden und nach Überarbeitung der Lärmschutzplanung erneut zu beginnen?

Zur Erlangung des Baurechts führt das Land Brandenburg das Planfeststellungsverfahren nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes durch. Die Entscheidung, ob ein laufendes Verfahren zum Zweck der Überarbeitung von Unterlagen ausgesetzt oder gar abgebrochen werden muss, trifft die Planfeststellungsbehörde.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss steht den Betroffenen grundsätzlich das Recht zu, Klage zu erheben.

Es sind keine Anzeichen zu erkennen, dass das Land Brandenburg das Planfeststellungsverfahren nicht rechtssicher durchführt.

Sollten im laufenden Planfeststellungsverfahren bessere, insbesondere wirtschaftlichere Lösungen gefunden oder freiwillige Leistungen Dritter festgelegt werden, steht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ihnen keineswegs ablehnend gegenüber.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333